



PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE LAS LÍNEAS ROJA Y PÚRPURA



**Información sobre la Declaración sobre el Efecto Medioambiental
para Involucramiento al Público
Enero de 2011**



INTRODUCCIÓN

La Chicago Transit Authority (CTA) se propone hacer mejoras, sujeto a la disponibilidad de fondos, a la Línea Roja al Norte y a la Púrpura. Las mejoras se proponen con el fin de mejorar las estaciones de tránsito, los sistemas de vía ferroviaria, y las estructuras ya existentes para que entren en buenas condiciones de funcionamiento desde la estructura de las vías inmediatamente al norte de la estación de Belmont hasta la terminal de Linden (9.5 millas). Este proyecto es una parte de los esfuerzos de la CTA por ampliar y mejorar la Línea Roja en su totalidad. La CTA y la Administración Federal de Tránsito (conocida en inglés por sus siglas "FTA") estarán en vías de preparar una Declaración sobre los Efectos Medioambientales a Nivel 1 (conocida en inglés por sus siglas "EIS"), la cual evaluará los efectos medioambientales del proyecto.

PROPÓSITO DE LA EIS Y EL PROCESO DE INVOLUCRAMIENTO AL PÚBLICO

De acuerdo con la Ley sobre la Política Nacional Medioambiental (conocida en inglés por sus siglas "NEPA"), la CTA y la FTA han iniciado un proceso de repaso medioambiental para el proyecto de Modernización de la Línea Roja al Norte y de la Púrpura (conocida en inglés por sus siglas "RPM"). Se elaborará una Declaración sobre los Efectos Medioambientales a Nivel 1 con el fin de identificar efectos posibles relativos a las obras y al funcionamiento del proyecto.

Se propone esta Declaración de EIS a Nivel 1 con el fin de identificar y analizar el plan para todas las mejoras posibles a lo largo del corredor de tránsito que puedan instalarse como parte del proyecto RPM. Habría que hacer un análisis más específico a nivel del proyecto bajo NEPA con posterioridad según sea necesario, antes de finalizar el diseño y las obras de componentes individuales, pero asociados con el proyecto general. Los análisis posteriores tendrían en cuenta y desarrollarían en mayor detalle esta Declaración de EIS a Nivel 1. Este abordamiento al proyecto permitiría a la CTA, junto con la comunidad, a considerar los efectos acumulados dentro del corredor de proyecto en su totalidad, establecer la prioridad de los componentes individuales del proyecto, y planificar para la realización eficiente por etapas de las obras. La finalización del proceso bajo NEPA también permitiría a la CTA estar en buenas condiciones para aprovecharse de toda financiación federal que haya en el futuro.

Como parte de la fase inicial del proceso de estudio medioambiental, la CTA y la FTA convocarán reuniones para involucrar al público con el fin de recibir comentarios por el público sobre las alternativas y las cuestiones que tendrían que estudiarse como parte del análisis medioambiental.

Se conoce este proceso de determinar el alcance, el enfoque, y el contenido de una EIS como "el involucramiento al público". Las reuniones de involucramiento proporcionan una oportunidad útil para obtener información del público y las entidades gubernamentales. En particular, el proceso de involucramiento pide a las entidades y a

las personas interesadas que expresen sus opiniones sobre las alternativas propuestas, el propósito y la necesidad para el proyecto, los temas propuestos de evaluación, los efectos negativos posibles, y las medidas atenuadoras que habría que tener en cuenta.

ANÁLISIS MEDIOAMBIENTAL

Las cuestiones medioambientales que serán estudiadas en la EIS a Nivel 1 incluyen:

- Adquisición de tierras, desplazamientos, y reubicaciones;
- Recursos culturales e históricos;
- Compatibilidad de los vecindarios y la equidad medioambiental;
- Uso de tierras;
- Tierras de parque verde/instalaciones recreativas
- Efectos visuales y estéticos;
- Ruidos y vibraciones;
- Planificación por zonas y el desarrollo económico y secundario.
- Transporte;
- Seguridad y protección;
- Uso de energía;
- Flora y fauna naturales y ecosistemas;
- Recursos naturales (incluso la calidad de aire y los recursos acuáticos)

REPASO DEL PROYECTO

Después de casi 100 años de servicio fiable, la infraestructura de la Línea Roja al Norte y de la Púrpura ya ha sobrepasado con creces su vida útil. Construidas entre 1900 y 1922, estas dos líneas constituyen la vía principal por medio de la cual se brinda servicio a los vecindarios ubicados por la orilla del lago hacia el norte. En conjunto, la Línea Roja al Norte y la Púrpura hacen más de 128,000 viajes ferroviarios como promedio en un día típico de entre semana. Este servicio de tránsito con que cuentan tantos viajeros hace más de 19 por ciento de todos los viajes de la CTA por tren de entre semana y 23 por ciento de todos los viajes de la CTA por tren los fines de semana.

La CTA y FTA han iniciado este proceso federal medioambiental, de acuerdo con la Ley sobre la Política Nacional Medioambiental (conocida en inglés por sus siglas "NEPA"), y están en vías de elaborar una Declaración de EIS a Nivel 1 para el proyecto. Una EIS a Nivel 1 aborda las cuestiones amplias y de índole general sobre el corredor de tránsito, tales como su ubicación general, la selección de modo del tránsito, los efectos del uso de la tierra, y los efectos acumulados.

Estudio de Misión

La Declaración de la EIS a Nivel 1 desarrollará en mayor detalle el estudio de misión sobre la Línea Roja al Norte y la Púrpura que se llevó a cabo desde el otoño del 2009 hasta el otoño del 2010. Ese estudio identificó una gama de opciones que abordaban el propósito del proyecto y la necesidad en diverso grado y de diversas formas. El estudio

de misión proporcionó muchas oportunidades para involucrar al público, incluso cuatro reuniones públicas, una página de web, un período dedicado a los comentarios, y una encuesta directa por correo. Esta temprana participación en el proyecto por el público resultó en que se entregaron más 1,100 comentarios por el público que ayudaron a dar forma a las alternativas propuestas del proyecto para el estudio posterior en la EIS.

PROPÓSITO Y NECESIDAD DEL PROYECTO

Los objetivos del proyecto de la Modernización de la Línea Roja al Norte y de la Púrpura son como siguen:

- Mejorar la estructura imprescindible del tránsito ya existente para que entre en buenas condiciones de funcionamiento
- Reducir el tiempo de recorrido
- Mejorar el acceso a los mercados de trabajo y a otros destinos
- Responder a cambios anteriores de la demanda de transporte
- Aprovecharse mejor del uso de la infraestructura de tránsito ya existente
- Dar acceso a las personas con incapacidades
- Dar apoyo a las iniciativas de fomento económico y a las prácticas actuales de desarrollo que apoyan al tránsito.

La necesidad para el proyecto se basa sobre las siguientes consideraciones:

- La infraestructura ya ha sobrepasado con creces su vida útil — la mayor parte de la misma fue construida entre 1900 y 1922.
- Una gran parte de la infraestructura está en condiciones dilapidadas y el continuo deterioro podría aumentar el costo de mantenimiento y perjudicar el servicio en el futuro.
- La comunidad depende de estas instalaciones para viajes de todo tipo, incluso el acceso al trabajo y el desplazamiento en sentido invertido.
- Las mejoras son necesarias para que las estaciones den acceso conforme a la Ley sobre los Estadounidenses con Incapacidades (conocida en inglés por sus siglas "ADA") — solamente 6 de las 21 estaciones actualmente dan acceso a las personas con incapacidades bajo la Ley de la ADA.
- Los tiempos de recorrido para los viajes se demoran y son poco fiables, debido a la infraestructura anticuada.
- El volumen de pasajeros — más de 128,000 como promedio en un día típico de entre semana que representa más del 19 por ciento de todos los viajes en la CTA por tren de entre semana y 23 por ciento de todos los viajes en la CTA por tren los fines de semana — no puede ser acomodado por la red actual de carreteras tan

atascadas ni por las alternativas del transporte por autobús.

- La población del área del proyecto está en aumento rápido; es diversa y altamente dependiente del tránsito.

ALTERNATIVAS DEL PROYECTO QUE SERÁN EVALUADAS EN LA EIS

La Declaración de EIS a Nivel 1 incluirá una evaluación de las siguientes alternativas:

- La alternativa con obras mínimas;
- La rehabilitación básica;
- La rehabilitación básica con estaciones de transbordo;
- La Modernización de 4 vías;
- La Modernización de 3 vías;
- La Modernización de 2 vías subterráneas

Las aportaciones por parte del público durante el período de su involucramiento ayudarán a confirmar y/o modificar estas alternativas. Asimismo se puede identificar otras alternativas durante el proceso de involucramiento al público. Se explican estas alternativas en las siguientes páginas y se recapitulan en forma resumida en una tabla para fines comparativos.

ÁREA DEL PROYECTO

Ramal de Evanston

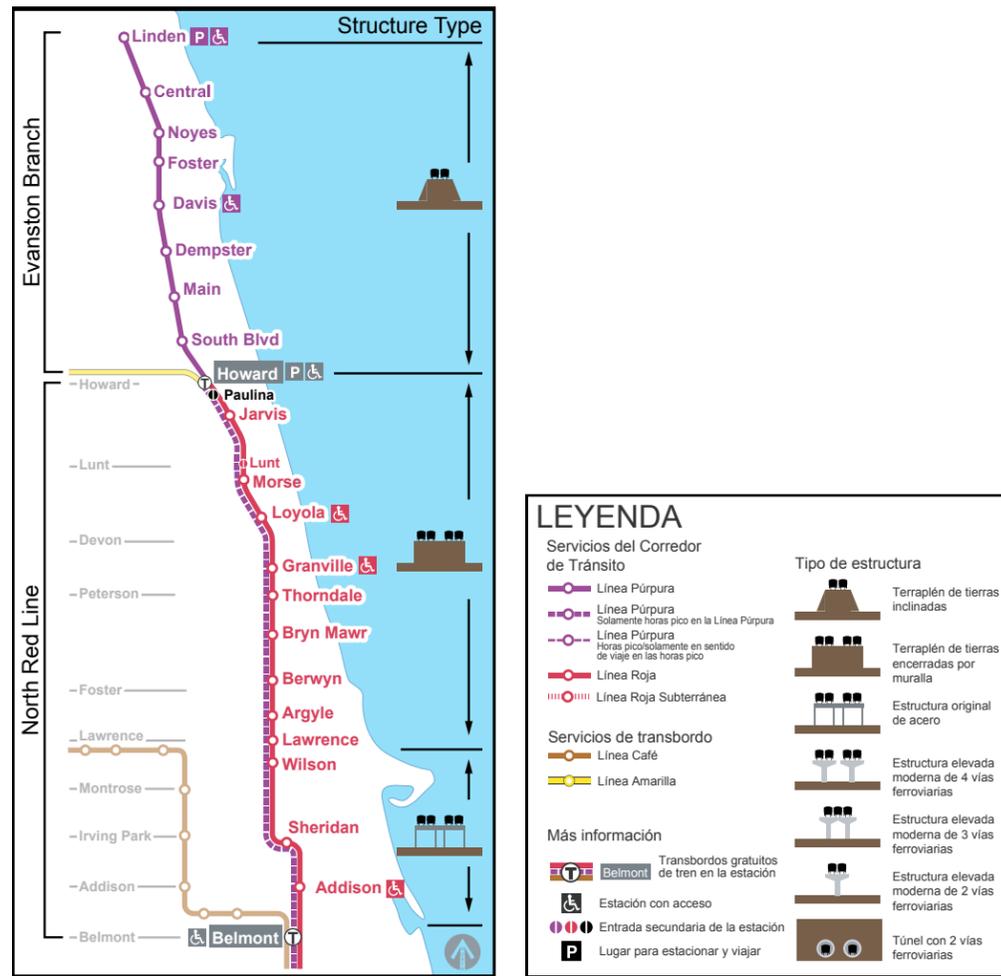
El Ramal de Evanston entre la Terminal de Linden y la Estación de Howard es el tramo que queda más al norte dentro del área del estudio y tiene aproximadamente 3.8 millas de largo. En la actualidad, este tramo tiene 2 vías ferroviarias en funcionamiento con 8 estaciones (sin incluir la de Howard).

Línea Roja al Norte

La Línea Roja al Norte entre las Estaciones de Belmont y de Howard es el tramo que queda más al sur dentro del área del estudio y tiene aproximadamente 5.8 millas de largo. En la actualidad, este tramo tiene 4 vías ferroviarias en funcionamiento con 13 estaciones.

ALTERNATIVA CON OBRAS MÍNIMAS

La Alternativa con Obras Mínimas mantendría el estado actual del proyecto. Esta alternativa incluiría las obras mínimas absolutamente necesarias para mantener las Líneas Roja y Púrpura en funcionamiento. Las prácticas habituales de viaje seguirían siendo las mismas. Lo más probable es que los tiempos de recorrido sigan aumentando y que la fiabilidad del servicio siga en deterioro, debido a la necesidad de asegurar el funcionamiento seguro de los sistemas que no se consideran estar en buenas condiciones de funcionamiento. Tampoco podría proporcionarse mayor acceso a las personas con incapacidades bajo la Ley de ADA. Se harían reparaciones y mejoras menores a los niveles actuales de financiamiento con fondos capitales. Se usaría la Alternativa con Obras Mínimas simplemente como base comparativa para las otras alternativas.



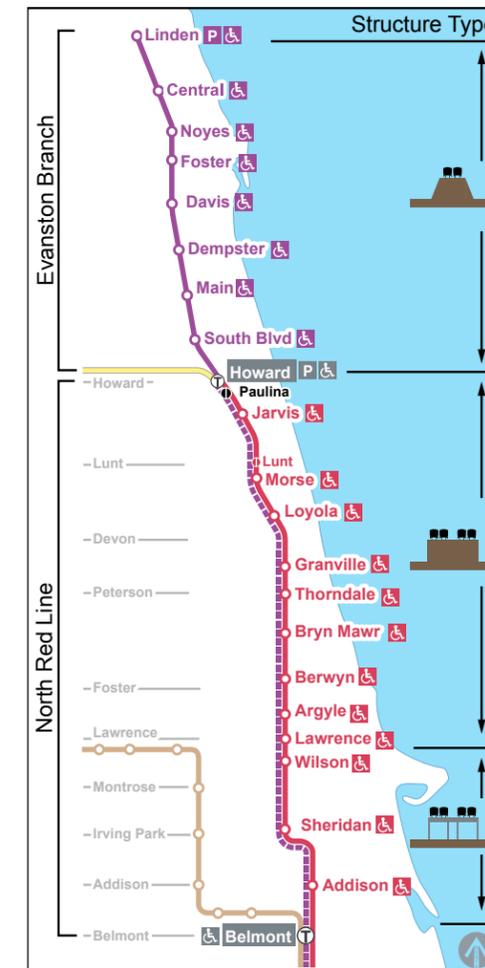
ALTERNATIVA DE LA REHABILITACIÓN BÁSICA

Esta alternativa incluye una mezcla estratégica de reparaciones, rehabilitación, y repuestos para mejorar el Ramal de Evanston y la Línea Roja al Norte para que entren en buenas condiciones de funcionamiento. Brindaría servicio adecuado por los próximos 20 años. Pero no se mejorarían las estaciones, los puentes de ferrocarril y otros elementos estructurales para cumplir con las normas modernas y solamente cumplirían con los requisitos mínimos bajo la Ley de ADA. Se harían mejoras para actualizar los sistemas de señales y de comunicaciones.

Ramal de Evanston

Se reformaría solamente una estación para acomodar a los trenes de 8 vagones; todas las demás recibirían reparaciones menores o mayores solamente para conformarse a los requisitos bajo la Ley de ADA. Esta alternativa consistiría en las mejoras para actualizar las estructuras existentes, principalmente dentro de la servidumbre de paso existente de la CTA y conforme al mantenimiento de la alineación general de las vías y

de las configuraciones de estación en su forma existente. Se mantendría la estructura de terraplén inclinado en su forma actual por medio de las reparaciones y la reposición de puentes de ferrocarril, según sea el caso.



Línea Roja al Norte

Se haría reformatión completa de cinco estaciones; las demás recibirían reparaciones menores o mayores con el fin de conformarse a los requisitos bajo la Ley de ADA. Esta alternativa consiste en las mejoras para actualizar las estructuras existentes, principalmente dentro de la servidumbre de paso existente de la CTA y conforme al mantenimiento de la alineación general de las vías y de las configuraciones de estación en su forma existente. Se mantendrían y se actualizarían las estructuras de terraplén ya existente. Se seguiría brindando servicio directo sin paradas entre la Howard y la Belmont en ambos sentidos durante las horas pico.

ALTERNATIVA DE LA REHABILITACIÓN BÁSICA CON ESTACIONES DE TRANSBORDO

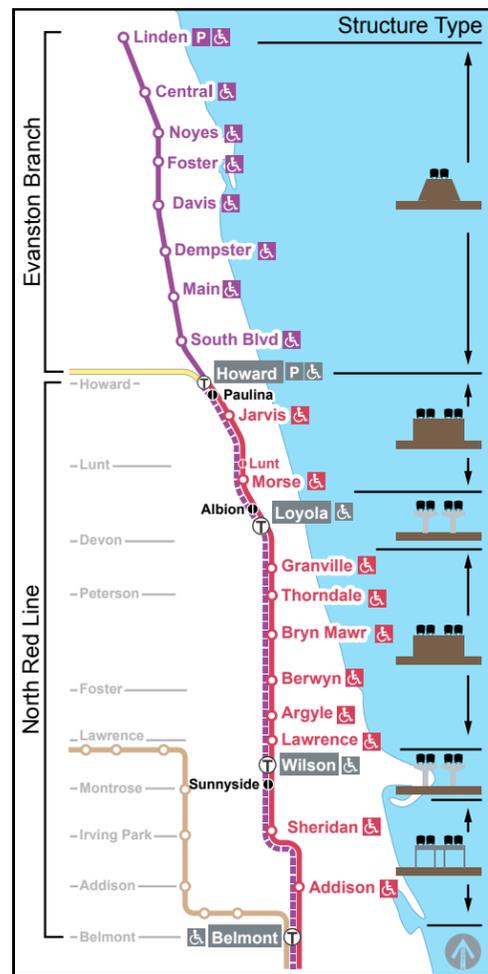
Esta alternativa incluye todos los elementos de la Alternativa de la Rehabilitación Básica, además de estaciones nuevas de transbordo en la Wilson y la Loyola.

Ramal de Evanston

Esta alternativa en este tramo es la misma que la Alternativa de la Rehabilitación Básica.

Línea Roja al Norte

Además de incluir todos los elementos de la Alternativa de la Rehabilitación Básica, esta alternativa incorpora nuevas estaciones de transbordo en el tramo entre la Wilson y la Loyola. Se repondría la estructura de terraplén existente con una estructura elevada moderna de hormigón por el tramo de una milla de estructuras asociadas en las nuevas estaciones de transbordo. Se mantendrían y se actualizarían las estructuras actuales de terraplén en todas las demás áreas. Las nuevas estaciones de transbordo y la milla de estructuras asociadas tendrían una vida útil de 60-80 años; las demás mejoras tendrían una vida útil de 20 años. Sería posible más acceso al servicio directo en las dos nuevas estaciones de transbordo. Esta alternativa permitiría la posibilidad de un horario aumentado de servicio directo.



ALTERNATIVA DE LA MODERNIZACIÓN DE 4 VÍAS

Con esta alternativa, se proporcionarían comodidades modernas en las estaciones, se prolongaría la vida útil del sistema por los próximos 60-80 años, se aumentarían la velocidad y la fiabilidad, y se abordarían las cuestiones de seguridad y accesibilidad. Esta alternativa exigiría que se hagan adquisiciones importantes de la servidumbre de paso.

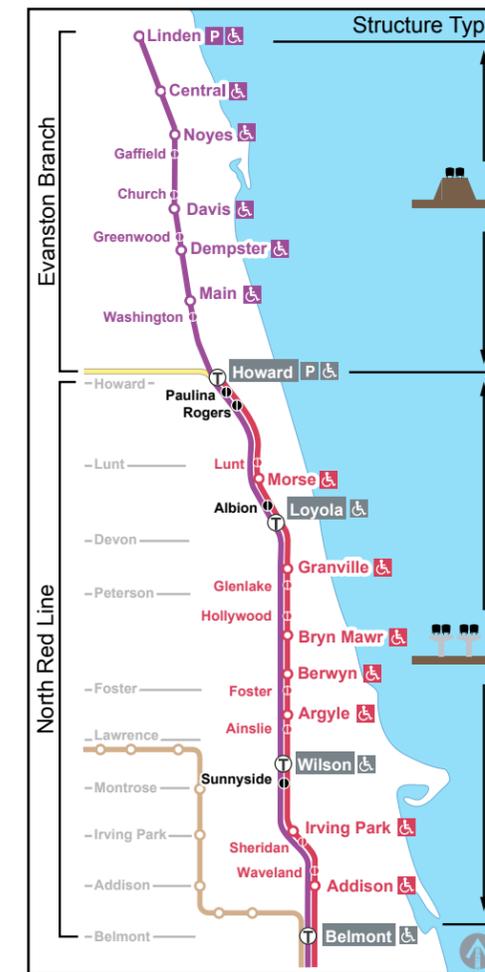
Ramal de Evanston

Se reconstruirían o reformarían las estaciones para cumplir con las normas modernas para la accesibilidad y la seguridad, incluso las anchuras modernas de las plataformas y las líneas de visibilidad directa, además de ser ampliadas para acomodar a los trenes de 8 vagones. La reconstrucción actualizaría las estructuras elevadas y los puentes de ferrocarril para que cumplan con las normas modernas, incluso los espacios libres para las calles transversales por debajo de los puentes de ferrocarril. Se reconstruiría la estructura actual de terraplén inclinado y se repondrían los puentes de ferrocarril, según sea el caso. Sería necesaria la adquisición mínima para enderezar las curvas que reducen la velocidad del servicio en la actualidad. Existe la posibilidad de consolidar paradas al mismo tiempo que proporciona más puntos de acceso; los ejemplos de ello podrían incluir los siguientes: la incorporación de una entrada por la Washington en la estación de Main y la eliminación de la estación de South Boulevard; y la incorporación

de una entrada por la Gaffield en la estación de Noyes y una entrada por la Church en la estación de Davis y la eliminación de la estación de Foster.

Línea Roja al Norte

Se reconstruirían o se reformarían las estaciones para cumplir con las normas modernas para la accesibilidad y la seguridad, incluso las anchuras modernas de las plataformas y las líneas de visibilidad directa. Esta alternativa permitiría el servicio directo y local en ambos sentidos al mantener las 4 vías. Esta alternativa permitiría la posibilidad de un horario prolongado de servicio directo. Serían necesarias más adquisiciones importantes de la servidumbre de paso, con el fin de aumentar la anchura de las plataformas y proporcionar líneas de visibilidad directa, asimismo como enderezar las curvas que reducen la velocidad del servicio. En esta alternativa, se repondría la estructura de terraplén existente con una estructura elevada moderna de hormigón. Existe la posibilidad de consolidar paradas, al mismo tiempo que proporciona más puntos de acceso; los ejemplos de ello podrían incluir los siguientes: la incorporación de una entrada por la Ainslie en la estación de Argyle y la eliminación de la estación de Lawrence; la incorporación de una entrada por la Glenlake en la estación de Granville y una entrada por la Hollywood en la estación de Bryn Mawr y la eliminación de la estación de Thorndale; y dar más acceso a la estación de Howard por la Rogers Avenue y la eliminación de la estación de Jarvis.



ALTERNATIVA DE LA MODERNIZACIÓN DE 3 VÍAS

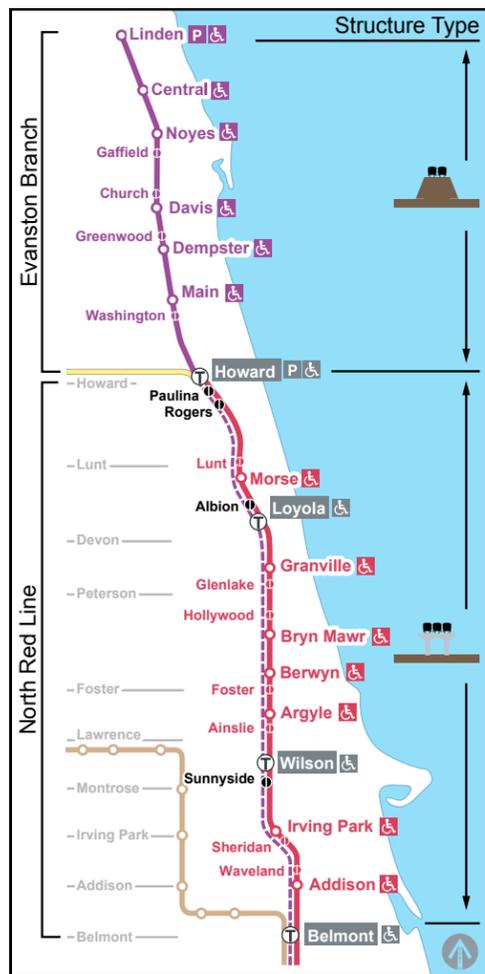
Con esta alternativa, se proporcionarían comodidades modernas en las estaciones, se prolongaría la vida útil del sistema por los próximos 60-80 años, se aumentarían la velocidad y la fiabilidad, y se abordarían las cuestiones de seguridad y accesibilidad. Esta alternativa eliminaría una de las cuatro vías ferroviarias por el corredor de tránsito en la Línea Roja al Norte.

Ramal de Evanston

Esta alternativa en este tramo es la misma que la Alternativa de la Modernización de 4 Vías.

Línea Roja al Norte

Se reconstruirían o se reformarían las estaciones para cumplir con las normas modernas para la accesibilidad y la seguridad, incluso las anchuras modernas de las plataformas y las líneas de visibilidad directa. En general, esta alternativa quedaría dentro de la servidumbre actual de paso y eliminaría una de las cuatro vías existentes entre la Belmont y la Howard, con el fin de acomodar a las plataformas más anchas. Se brindaría servicio local en ambos sentidos en todo momento y se brindaría servicio directo en sentido entrante por las mañanas y en sentido saliente por las tardes; no se ofrecería ningún servicio directo de desplazamiento en sentido invertido. Serían necesarias algunas adquisiciones de la servidumbre de paso para enderezar las curvas que reducen la velocidad del servicio en la actualidad. En esta alternativa, se repondría la estructura de terraplén existente con una estructura elevada moderna de hormigón. Existe la posibilidad de consolidar paradas, al mismo tiempo que proporciona más puntos de acceso; las posibilidades serían las mismas que las de la Alternativa de la Modernización de 4 Vías.



ALTERNATIVA DE LA MODERNIZACIÓN DE 2 VÍAS SUBTERRÁNEAS

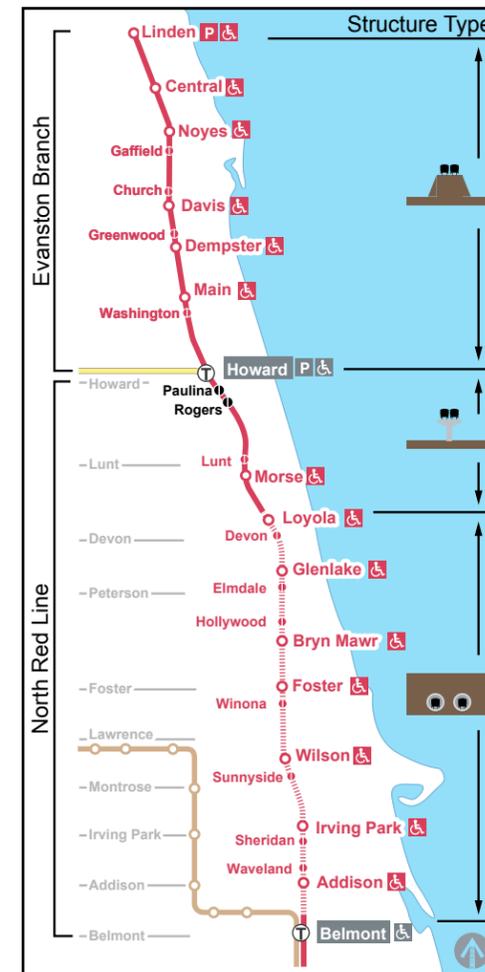
Con esta alternativa, se proporcionarían comodidades modernas en las estaciones, se prolongaría la vida útil del sistema por los próximos 60-80 años, se aumentarían la velocidad y la fiabilidad, y se abordarían las cuestiones de seguridad y accesibilidad. Esta alternativa funcionaría en forma subterránea con la nueva alineación de 2 vías en lugar de la alineación actual de 4 vías en el tramo de la Línea Roja al Norte.

Ramal de Evanston

Esta alternativa en este tramo es la misma que la Alternativa de la Modernización de 4 Vías.

Línea Roja al Norte

En esta alternativa, se repondrían una parte importante de la estructura ferroviaria elevada de 4 vías existentes y del terraplén con una alineación de 2 vías por debajo del nivel de calle. Esta alternativa brindaría el servicio local único de mayor frecuencia en ambos sentidos entre la Linden y la Belmont por este corredor; no se brindaría ningún servicio directo que ande paralelo al servicio local. La alineación alterna empezaría al norte de la Belmont y, desde este punto, se pasaría a convertirse en tránsito subterráneo, procediendo por debajo de las vías de la Línea Café al norte. Esta alineación procedería al norte, por lo general siguiendo las calles Sheffield/Sheridan hasta el cruce entre las calles Sheridan y Broadway, y luego procedería al norte por debajo de la Broadway hasta que vuelve a adoptar la alineación elevada justamente al norte de la Loyola. Debido a la separación de nivel entre los trenes donde se crucen las Líneas Roja y Café, esta alternativa brinda la posibilidad de la mayor capacidad. Se construirían estaciones para el tren subterráneo en las calles Addison, Irving Park, Wilson, Foster, Bryn Mawr, Glenlake, y Devon/Loyola. Se repondría la alineación elevada actual de 4 vías entre la Loyola y la Howard con una alineación de 2 vías en una estructura elevada moderna de hormigón. Con esta alternativa, se necesitarían mayores adquisiciones de la servidumbre de paso más allá de la alineación ya existente de la Línea Roja para las entradas de estación y las estructuras auxiliares. Se enderezarían las curvas y se ubicarían nuevas paradas para el tren subterráneo con el fin de aprovecharse al máximo de la velocidad de los trenes. Existe la posibilidad en la alineación elevada restante de proporcionar más acceso a la estación de Howard por la Rogers Avenue y de eliminar la estación de Jarvis.



COMPARACIÓN ENTRE LAS ALTERNATIVAS DE MODERNIZACIÓN DE LAS LÍNEAS ROJA Y PÚRPUA

	CON OBRAS MÍNIMAS	REHABILITACIÓN BÁSICA	REHABILITACIÓN BÁSICA CON ESTACIONES DE TRANSBORDO	MODERNIZACIÓN DE 4 VÍAS	MODERNIZACIÓN DE 3 VÍAS	MODERNIZACIÓN DE 2 VÍAS SUBTERRÁNEAS
REPASO GENERAL						
Costos capitales	~\$280 millones	~\$2,400 millones	~\$2,900 millones	~\$4,200 millones	~\$4,000 millones	~\$4,000 millones
Longevidad	Deterioro continuo	20 años	20 años (60 – 80 en las estaciones de transbordo)	60 – 80 años	60 – 80 años	60 – 80 años
Accesibilidad	Sin mejoras	Cumple con los requisitos mínimos	Cumple con los requisitos mínimos, mejoras en las estaciones de transbordo	Aborda completamente a las cuestiones de seguridad y accesibilidad	Aborda completamente a las cuestiones de seguridad y accesibilidad	Aborda completamente a las cuestiones de seguridad y accesibilidad
Velocidad	Deterioro continuo	Reducción a corto plazo en las zonas de baja velocidad	Reducción a corto plazo en las zonas de baja velocidad	Mayores velocidades por el corredor	Mayores velocidades por el corredor	Mayores velocidades por el corredor
RAMAL DE EVANSTON						
Servicio y Funcionamiento	Deterioro continuo	Sin mejoras	Posibilidad para brindar más servicio directo sin necesidad de transbordos a Chicago	Posibilidad para más servicio directo sin necesidad de transbordo a Chicago. Servicio a mayor velocidad.	Se brindaría servicio directo a Chicago solamente en el sentido de desplazamiento a horas pico. Las cuestiones operativas podrían rebajar la fiabilidad y aumentar los costos. Servicio a mayor velocidad.	Se brindaría servicio único que seguiría andando hasta Chicago durante las horas normales de funcionamiento. Servicio a mayor velocidad.
Longitud de plataforma	6 vagones	6 vagones	6 vagones	8 vagones	8 vagones	8 vagones
Comodidades en la estación	Deterioro continuo	Acceso bajo la Ley de ADA y todas las estaciones en condiciones mínimas de buen funcionamiento. Se conservan las plataformas estrechas.	Acceso bajo la Ley de ADA y todas las estaciones en condiciones mínimas de buen funcionamiento. Se conservan las plataformas estrechas.	Acceso bajo la Ley de ADA y las comodidades modernas en todas las estaciones, incluso las plataformas más anchas.	Acceso bajo la Ley de ADA y las comodidades modernas en todas las estaciones, incluso las plataformas más anchas.	Acceso bajo la Ley de ADA y las comodidades modernas en todas las estaciones, incluso las plataformas más anchas.
Estructuras de Vías Ferroviarias	Deterioro continuo de todos, menos los tres puentes ferroviarios que serían repuestos	Reparado o repuesto con el fin de alcanzar una condición mínima de buen funcionamiento	Reparado o repuesto con el fin de alcanzar una condición mínima de buen funcionamiento	Reposición de todas, menos las que son de construcción reciente	Reposición de todas, menos las que son de construcción reciente	Reposición de todas, menos las que son de construcción reciente
Curvas	Sin mejoras	Sin mejoras	Sin mejoras	Enderezada en la Davis y la Foster	Enderezada en la Davis y la Foster	Enderezada en la Davis y la Foster
Consolidación de paradas	Sin cambio	Sin cambio	Sin cambio	Se brindaría acceso alterno en lugar de las paradas eliminadas en las calles Foster y South Blvd	Se brindaría acceso alterno en lugar de las paradas eliminadas en las calles Foster y South Blvd	Se brindaría acceso alterno en lugar de las paradas eliminadas en las calles Foster y South Blvd
# total de entradas de estación	8	8	8	10	10	10
LÍNEA ROJA AL NORTE						
Servicio y Funcionamiento	Deterioro continuo	Sin mejoras	Acceso al servicio directo en la Loyola y la Wilson. Posibilidad para más servicio directo	Acceso al servicio directo en la Loyola y la Wilson. Existe la posibilidad de más servicio directo. Reducción del tiempo de recorrido con ambos servicios.	Acceso al servicio directo en la Loyola y la Wilson. Reducción del tiempo de recorrido con ambos servicios. Las cuestiones operativas podrían rebajar la fiabilidad y aumentar los costos del servicio.	Servicio único que hace todas las paradas. Reducción del tiempo de recorrido y trenes más frecuentes con el servicio único. Costos operativos esperados más bajos.
Número de Vías	4 vías	4 vías	4 vías	4 vías	3 vías	2 vías
Comodidades en la estación	Deterioro continuo	Acceso bajo la Ley de ADA y todas las estaciones en condiciones mínimas de buen funcionamiento. Se conservan las plataformas estrechas.	Acceso bajo la Ley de ADA y todas las estaciones en condiciones mínimas de buen funcionamiento. Se conservan las plataformas estrechas. Comodidades modernas en las estaciones de transbordo	Acceso bajo la Ley de ADA y las comodidades modernas en todas las estaciones, incluso las plataformas más anchas.	Acceso bajo la Ley de ADA y las comodidades modernas en todas las estaciones, incluso las plataformas más anchas.	Acceso bajo la Ley de ADA y las comodidades modernas en todas las estaciones, incluso las plataformas más anchas. Estación encerrado en el tramo subterráneo.
Estructuras de Vías Ferroviarias	Deterioro continuo	Reparada o repuesta con el fin de alcanzar una condición mínima de buen funcionamiento	Reparado o repuesto con el fin de alcanzar una condición mínima de buen funcionamiento	Reposición de todas las estructuras y el terraplén con una estructura elevada moderna de hormigón.	Reposición de todas las estructuras y el terraplén con una estructura elevada moderna de hormigón.	Reposición de todas las estructuras y el terraplén con una estructura elevada moderna de hormigón y los túneles
Curvas	Sin mejoras	Modificada en la Sheridan	Enderezada en la Loyola. Modificada en la Sheridan.	Enderezada en las calles Loyola, Montrose, Sheridan, y Addison	Enderezada en las calles Loyola, Montrose, Sheridan, y Addison	Enderezada en la Loyola. No es necesario el enderezamiento en el túnel.
Estaciones de transbordo	Sin mejoras	Sin mejoras	Nueva en la Loyola y la Wilson	Nueva en la Loyola y la Wilson	Nueva en la Loyola y la Wilson	Todas las estaciones brindan servicio único
Consolidación de paradas	Sin cambio	Sin cambio	Sin cambio	Se brindaría acceso alterno en lugar de las paradas eliminadas en las calles Jarvis, Thorndale, y Lawrence	Se brindaría acceso alterno en lugar de las paradas eliminadas en las calles Jarvis, Thorndale, y Lawrence	Nueva configuración de parar. Se brindaría acceso alterno en lugar de las paradas eliminadas en la Jarvis
# total de entradas de estación	15	15	17	21	21	19
Adquisición de servidumbre de paso	No se espera ninguna	Mínimas. Serían necesarias algunas en la curva en la Sheridan	Es necesaria la adquisición en la estación de transbordo de Loyola y la curva de la Sheridan	Es necesaria la adquisición en la mayoría de los lugares de estación y en las curvas.	Es necesaria la adquisición en las estaciones de Sheridan y Loyola y en las curvas	Es necesaria la adquisición para apoyar las estructuras y las entradas de estación

PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO

A lo largo del proceso de la EIS, la CTA le ofrecería numerosas oportunidades para que usted quede involucrado en el proyecto de la Modernización de la Línea Roja al Norte y la Púrpura. Que usted participe activamente para dar forma a este proyecto o que simplemente prefiera estar al tanto de las últimas novedades, la CTA espera con placer su participación en los meses venideros. Para asegurar que se aborden las cuestiones que les son más importantes a los residentes, a las entidades públicas, y a otras partes interesadas en este estudio, la CTA celebrará cuatro reuniones de involucramiento público para recoger las opiniones del público. Los comentarios que se recogen en las reuniones de involucramiento ayudarán a determinar el alcance del proyecto, los esfuerzos por diseñarlo, y los criterios de valoración dedicados a evaluar las opciones para hacer mejoras.

Se le ofrecerán más oportunidades para participar en el proceso de estudio medioambiental, con el fin de recoger más opiniones sobre las necesidades y los temas específicos de preocupación.

CÓMO PARTICIPAR

Asista a una reunión

lunes, 24 de enero de 2011: Desde las 6:00 a las 8:30 p.m.

Uptown: St. Augustine College
1345 W. Argyle St., Chicago, IL 60640

martes, 25 de enero de 2011: Desde las 6:00 p.m. a las 8:30 p.m.

Edgewater: Nicholas Senn High School
5900 N. Glenwood Ave., Chicago, IL 60660

miércoles, 26 de enero de 2011: Desde las 6:00 p.m. a las 8:30 p.m.

Rogers Park: New Field Primary School
1707 W. Morse Ave., Chicago, IL 60626

jueves, 27 de enero de 2011: Desde las 6:00 p.m. a las 8:30 p.m.

Evanston: Fleetwood-Jourdain Community Center
1655 Foster St., Evanston, IL 60201

Se podrán presentar comentarios orales y por escrito durante las reuniones.

Haga comentarios

Además de las reuniones de involucramiento al público, usted tendría la oportunidad para hacer comentarios por escrito sobre las alternativas propuestas del proyecto y sus efectos medioambientales posibles. Se considerarían los comentarios en el proceso de involucramiento con tal de que lleguen al franqueo postal marcado a no más tardar que el día 18 de febrero de 2011.

Enviar sus comentarios por correo postal a:

Steve Hands

Planificación Estratégica y Política

Chicago Transit Authority

P.O. Box 7602

Chicago, IL 60680-7602

Por correo electrónico: RPM@transitchicago.com

Por facsímil: (312) 681-4195

Se pueden entregar sus comentarios por correo postal, correo electrónico o por facsímil.

Siga participando

Para informarse sobre el proyecto, haga una visita al: www.transitchicago.com/rpmproject

Si usted desea agregar su nombre al listado de personas que desean recibir noticias de novedades sobre el proyecto por correo postal o correo electrónico, envíe los datos de contacto a Jeff Wilson, Oficial de Relaciones Gubernamentales y Comunitarias de la CTA, Chicago Transit Authority, P.O. Box 7567, Chicago, IL 60680-7567, llame al (312) 681-2712 o envíe una nota por correo electrónico a jwilson@transitchicago.com.

EL PROCESO DE TOMAR DECISIONES Y LOS PRÓXIMOS PASOS

Después del período de involucramiento al público, la CTA comenzará la ingeniería preliminar y elaborará un borrador de la EIS. Usted tendría una oportunidad para hacer comentarios sobre el borrador de la EIS durante un plazo de 45 días dedicado a los comentarios por el público. Durante el período de repaso, la CTA celebrará reuniones públicas para recibir comentarios sobre el borrador de la EIS por parte del público en general y de las entidades. La CTA luego elaborará una versión definitiva de la EIS que incluirá las respuestas a los comentarios que habría hecho el público.

La FTA estudiará la versión definitiva de la EIS y elaborará un Acta de Decisión (conocida en inglés por sus siglas "ROD"), en la cual escogería la alternativa preferida. El acto de emitir una ROD da a entender que la CTA ha cumplido con todos los requisitos que exige la Ley de NEPA y permitiría a la CTA proceder con la identificación y la fijación de prioridades sobre los componentes individuales dentro del área del proyecto, tales como una sola estación con su estructura asociada de vías. Los componentes específicos del proyecto luego podrían avanzarse con mayor rapidez a la medida que se van localizando los fondos necesarios. Estos proyectos necesitarían diseños detallados y también podrían necesitar otros repastos medioambientales más, los cuales podrían incluir las Exclusiones Categóricas (conocidas en inglés por sus siglas "CE"), Valoraciones Medioambientales (conocidas en inglés por sus siglas "EA"), o un EIS a Nivel 2, cualquiera de los cuales podría desarrollar en mayor detalle el análisis del EIS a Nivel 1.

CRONOGRAMA ANTICIPADO DEL PROYECTO				
Otoño 2009 – Otoño 2010	Invierno 2011	2011 – 2012	2012	Sería determinado
Estudio de Misión y Comentarios por el Público y Conceptos iniciales desarrollados	Reuniones de Involucramiento al Público 24, 25, 26, y 27 de enero de 2011	Ingeniería preliminar (PE) y Borrador de EIS a Nivel 1	EIS Final a Nivel 1 y Acta de Decisión (ROD)	NEPA a nivel del proyecto, según el caso (CE/EA/EIS) & PE Diseño final e Inicio de obras
Finalizado	Financiado	Financiación necesaria	Financiación necesaria	Financiación necesaria